

BUSINESS CASE

OSLO-STHLM 2.55

SKANDINAVIENS MEST LÖNSAMMA JÄRNVÄGSProjekt

OSLO-STHLM 2.55

OSLO-STHLM 2.55

TVÅ HUVUDSTÄDER I SKANDINAVEN PÅ ETT AVSTÅND AV LITE DRYGT 40 MIL GENOM SVERIGES BEFOLKNINGSRIKASTE OMRÅDE. ETT STRÅK MELLAN TVÅ AV EUROPAS JUST NU SNABBAST VÄXANDE STÄDER; UNIKT SAMMANLÄNKADE I HANDEL, AFFÄRER OCH KULTUR. DET LÅTER SOM EN SJÄLVKLARHET ATT DET SKULLE FINNAS INFRASTRUKTUR FÖR ATT MÖJLIGGÖRA ETT BRA RESANDE MED SÅDANA FÖRUTSÄTTNINGAR. ÄNDÅ ÄR DET INTE SÅ.

BOLAGET OSLO-STHLM 2.55S UPPDRAG ÄR ATT ÅSTADKOMMA EN BÄTTRE FÖRBINDELSE MELLAN HUVUDSTÄDERNA OCH DÄRIGENOM EN BÄTTRE REGIONAL TILLGÄNGLIGHET. VÅRT ARBETE VISAR ATT PROJEKTET ÄR BRA UR ETT TILLVÄXTPERSPEKTIV OCH ETT HÅLLBARHETSPERSPEKTIV OCH ATT DET ÄR LÖNSAMT UR ETT SAMHÄLSEKONOMISKT PERSPEKTIV OCH I STORA DELAR UR ETT FÖRETAGSEKONOMISKT PERSPEKTIV. SÅ LÖNSAMT ATT VI VÅGAR PÅSTÅ ATT DET ÄR SKANDINAVIENS MEST LÖNSAMMA JÄRNVÄGSprojekt.



OSLO-STOCKHOLM 2.55 AB FÖRESLÅR ATT REGERINGARNA I SVERIGE OCH I NORGE UTSE EN SAMORDNARE SOM TILLSAMMANS MED BOLAGET OCH DE REGIONALA AKTÖRERNA HAR ETT TYDLIGT MANDAT ATT UTREDA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ATT GENOMFÖRA PROJEKTET OSLO-STOCKHOLM, MED EN RESTID UNDER TRE TIMMAR I ENLIGHET MED TRAFIKVERKETS FÖRSLAG, MED EXTERN FINANSIERING SAMT MANDAT ATT SÄTTA IGÅNG NÄSTA STEG I PLANERINGSPROCESSEN MED FRAMTAGANDE AV LOKALISERINGSUTREDNINGAR OCH JÄRNVÄGSPLANER.

OSLO-STHLM 2.55

VARFÖR ETT BUSINESS CASE?

OSLO-STHLM 2.55

SKANDINAVIENS MEST LÖNSAMMA JÄRNVÄGSProjekt, OCH HUR VI KAN ÅSTADKOMMA DET

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 har under ett par års tid jobbat med att bevisa att det är möjligt att skapa den förbindelse som rimligtvis borde ha byggts för länge sedan.

Trots att regeringarna i Sverige och Norge redovisar större investeringar i järnväg än tidigare står vi inför helt nya utmaningar. Behoven och önskemålen om investeringar i infrastruktur ökar ännu fortare. I grunden handlar det om att skapa förutsättningar för regionförstoring och tillväxt, om företagens och invånarnas behov, men det handlar också om att lägga grunden för ett nytt hållbart transportsystem. För städer och regioner handlar infrastrukturen i grunden om att överleva och få möjligheter att utvecklas.

Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 bildades för drygt två år sedan utifrån två viktiga slutsatser: Den första handlar om konkurrensen om resurser: Att det inte räcker att ställa sig i kö och vänta på att man till slut får de investeringar man behöver. Det finns för många behov och risken är uppenbar att ens tur aldrig kommer. Vi måste därför bevisa både behov och de möjligheter som finns. Oslo-Stockholm har unikt starka förutsättningar men det finns många angelägna investeringar i järnväg i både Sverige och Norge.

Den andra handlar om att det inte räcker att ställa krav. Vi måste också hjälpa till att leverera svar: Hur ska vi klara att hitta de resurser som behövs för att åstadkomma den infrastruktur vi behöver? Hur kan vi få till en trafik som svarar upp mot behoven och möjligheterna både regionalt och nationellt? För att göra det har Oslo-Sthlm 2.55 bedrivit ett arbete som är otraditionellt i förhållande till de flesta andra infrastrukturprojekt i Sverige och Norge. Vi har grävt djupare för att lära oss mer om förutsättningarna, vi har tittat på hela resan från ax till limpa eller om man så vill från järnvägsplaner till järnvägstrafik och vi har gjort det tillsammans med näringslivet redan från början.

2017 genomfördes en fullständig Nyttanalyt för att projektet. Resultatet visade på stora nyttor i regionförstoring, bostadsbyggande och mycket annat. Men den samhällsekonomiska kalkylen visade dessutom på ett överskott. Något som i princip är unikt för stora järnvägsinvesteringar. Studerade man siffrorna mer i detalj var det tydligt att det fanns stora nyttor för resenärer men också väldigt stora nyttor för framtida tågoperatörer.

er. För att testa om det finns kommersiella förutsättningar som möjliggör en i stora delar privat finansiering av nödvändiga infrastrukturutbyggnader bestämde vi oss för att vända oss till näringslivet.

Genom att beskriva projektet och utlysa en så kallad RFI (Request for Information) sökte vi kontakt med företrädare från den finansiella sektorn, tågoperatörer, byggföretag och infrastrukturkonsulter. Vår utgångspunkt var att tillsammans undersöka om det går att hitta vägar fram för att få till en bättre järnväg. Vi blev överväldigade av gensvaret och har jobbat tillsammans med drygt 20 stora företag för att hitta lösningar för att snabbt åstadkomma en järnväg och identifiera intäkter som gör att inte alla kostnader belastar staten. Ett upplägg som innebär att staten eller samhället i slutändan inte tar hela risken. Det har varit ett givande och tagande. Det har handlat om att hitta goda exempel, att diskutera vad som är affärsmässigt möjligt och vad som är politiskt möjligt.

I slutändan har vi en idé om hur Oslo-Stockholm skulle kunna byggas, finansieras och drivas. En idé om hur olika aktörer kan bidra och ta helhetsansvar. Hur de som har bäst möjlighet att påverka varje del också tar ansvar för den. Vi presenterar ett upplägg som stora näringslivsaktörer tror är möjligt och som vi tror kan bidra till att lösa en av våra stora politiska utmaningar. Att klara att bygga den infrastruktur som väldigt många inser att vi behöver. Vår förhoppning är att vårt inspel kan bidra till att förverkliga en bättre järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm men också att vi i ett bredare perspektiv kan bidra till både kunskapsutveckling och samhällsutveckling.

Den svenska regeringen har uttalat att man vill söka dialog med norka myndigheter om en bättre förbindelse mellan huvudstäderna. Något som den norska regeringen också välkomnat. Det är positivt. Vi menar att det finns goda skäl att nu driva fram arbetet och vi vill tillsammans med den norska och svenska staten fortsätta arbetet för att planera för och finansiera en bättre järnväg mellan Oslo och Stockholm.



Jonas Karlsson
CEO, Oslo-Stockholm 2.55 AB

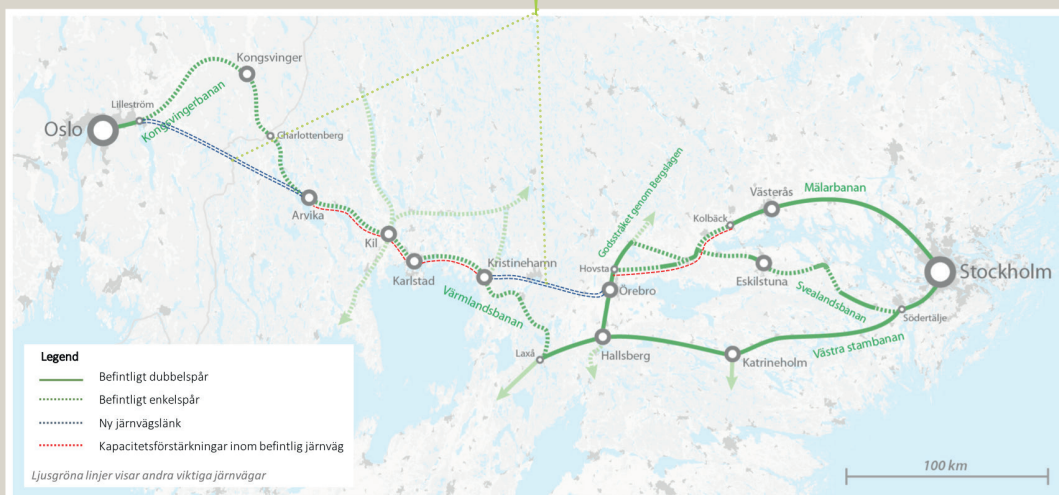
OSLO-STHLM 2.55

BUSINESS CASE

Oslo-Sthm 2.55 har arbetat fram ett projektförslag med utgångspunkt i Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som syftar till att möjliggöra en tågresor mellan Oslo och Stockholm på mindre än tre timmar. Till skillnad från Sverige-förhandlingen, som utrett höghastighetsjärnväg mellan Stockholm-Malmö samt Stockholm-Göteborg, bygger detta förslag på konventionella snabbtåg med en maxhastighet om 250 km/h. En restid på under tre timmar innebär att järnvägen blir konkurrenskraftig med flyget gällande den totala restiden. Samtidigt ges de förutsättningar som krävs för att binda ihop stråkets nodstäder med konkurrenskraftiga restider. För att detta ska bli verklighet krävs:

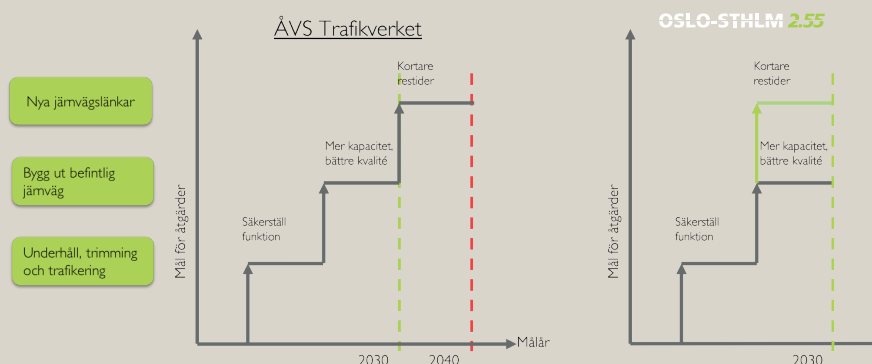
1. Förstärkning av vissa delar av befintliga spår
2. Anläggning av två nya länkar, Nobelbanan (Örebro - Kristinehamn) och Gränsbanan (Arvika - Lilleström)

Genom att använda privat kapital för medfinansiering av de två nya bansträckningarna möjliggör vi projektets genomförande minst tio år snabbare än nuvarande planer som Trafikverket kommunicerat i sin ÅVS som bygger på traditionell anslagsfinansiering. Flertalet studier visar på att genom att involvera privat kapital så åstadkommer vi stora effektivitetsvinster jämfört med traditionell anslagsfinansiering eller hundra procent statlig upplåning.



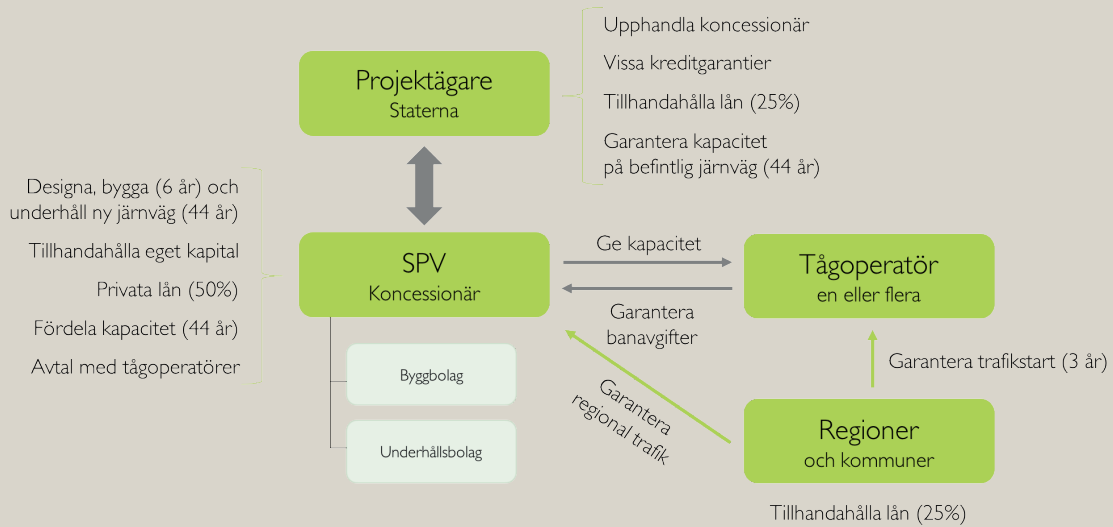
MINST TIO ÅR SNABBARE ÄN PLANERAT

I Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) beräknas målet med en restid mellan Oslo och Stockholm under tre timmar uppfyllas tidigast år 2040. Samtidigt tenderar anslagsfinansierad infrastruktur oftast skjutas framåt i tiden. En tidigarelagd trafiköppning leder till att den samhällsekonomiska vinsten kommer tidigare och genom att utbyggnad av befintlig järnväg sker samtidigt som nya järnvägs-länkarna kapas minst tio år jämfört med Trafikverkets ÅVS.



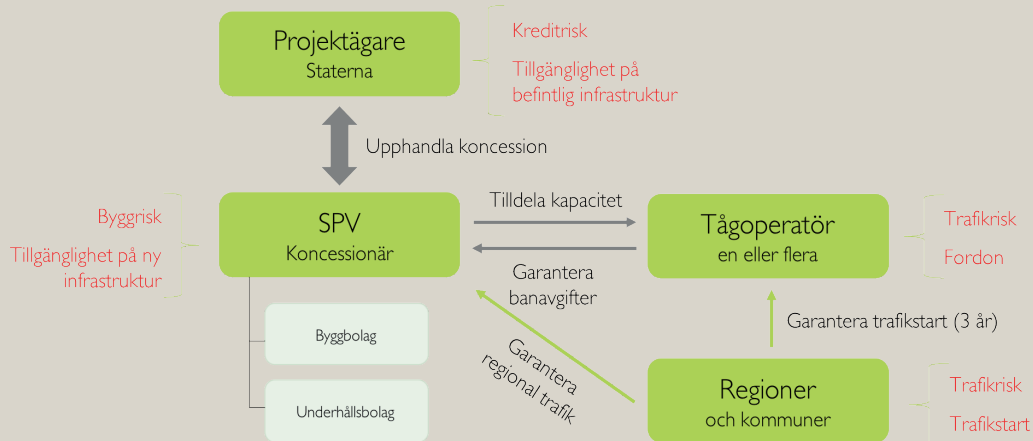
KONCESSIONSMODELL

Oslo - Sthlm 2.55s förslag är att tillämpa en koncessionsmodell med intäktsrisk. Staten bär ingen intäktsrisk men ger kreditgarantier för att hålla ned den vägdade kapitalkostnaden. Projektbolaget (koncessionären) får sina intäkter från tågoperatörerna via brukaravgifter (normal banavgift samt särskild avgift) som är tvingande under avtalsperioden och ökande med antalet tåg som sätts in på sträckan för att täcka efterfrågan från resenärer. Koncessionen utfärdas till ägarbolaget (Special Purpose Vehicle - SPV) av staten och tillgångarna går över i statlig regi vid koncessionstidens slut. I detta fall utfärdas koncessionen av staten på 6+44 år (byggtid + drifttid). Under koncessionstiden säkerställer staten kapacitetstilldelning till SPVt. SPVt avtalar sedan med tågoperatörerna med avtalstider på tio år eller längre.



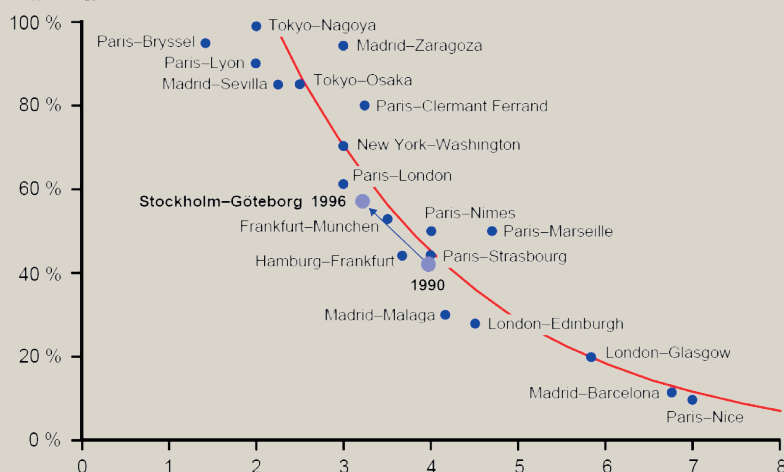
DELADE RISKER

Staten bär i utgångsläget ingen intäktsrisk, åtagande ligger i att utfärda kreditgarantier till de privata bankerna så att kostnaden för lånat kapital kan hållas på en så låg nivå som möjligt. Detta åtagande resulterar i avsättningar för förväntad förlust som behöver göras i balansräkningen i de fall dessa inte täcks av avgifter. Regionerna/kommunerna garanterar täckning av räntorna som SPVt måste betala de första tre åren som trafiken är igång.



EN MAJORITET VÄLJER TÅGET FÖRE FLYGET NÄR RESAN TAR LIKA LÅNG TID

Intäktmodellen bygger på att tågoperatören gör tillräckligt stort överskott från sin verksamhet så att de kan betala projektbolaget (koncessionsägaren, SPVt) en så pass stor särskild avgift att projektet blir lönsamt. Med antaganden om 1,9 miljoner tågresor år 2030 mellan Stockholm och Oslo till ett medelbiljettpris på 700, därtill biljettintäkter från ytterligare 2,2 miljon tågresor över delsträckor inom stråket pekar projektets uppskattningar på att tågoperatörens möjligheter att bedriva en långsiktigt lönsam verksamhet är mycket goda. Tåget får en ungefärlig marknadsandel på 60-65% där marknaden begränsas till flyg och tåg, en andel som ligger helt i linje med tidigare erfarenheter:



STORA SAMHÄLLSNYTTOR, KLIMATVINSTER OCH KOMMERSIELL POTENTIAL

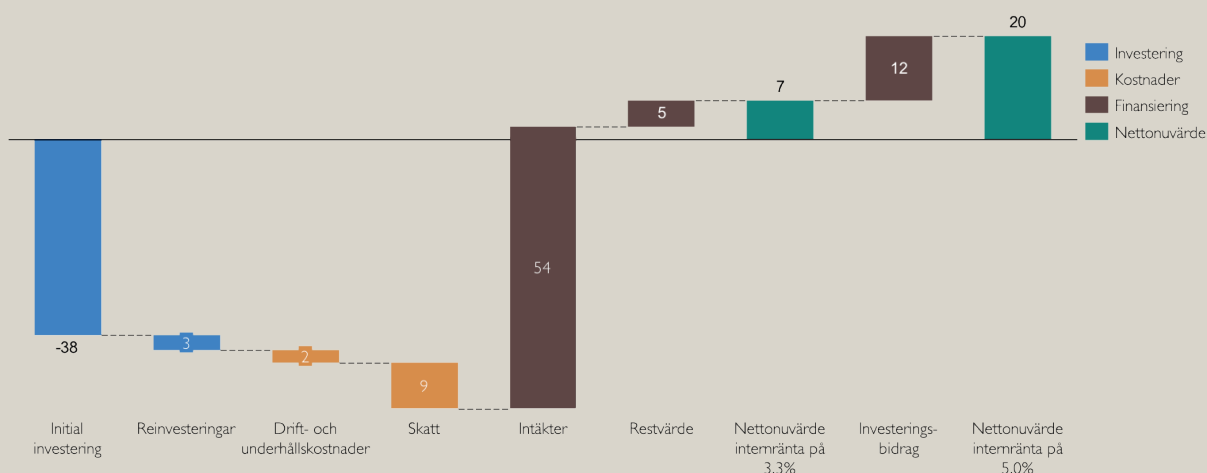
Projektförslaget är samhällsekonomiskt lönsamt med totala värderade nyttor som av Sweco uppskattas till 67 miljarder, enbart baserat på persontrafikens effekter. Nyttor för godstrafiken och så kallade "wider economic benefits" har inte inkluderats i kalkylen. Här finns stora tillkommande nyttor: Stråkets näringsliv är differentierat med inriktning mot bl.a. skogs- och massaindusti, turism, service, IT, bank, finans och försäkring. Därtill finns ett flertal universitet, högskolor och kunskapskluster. Med en ökad tillgänglighet ges förutsättningar för ökad samverkan, innovation och tillväxt. Den nyttoanalys som genomförts visar att näringslivet kommer att utvecklas och skapa fler arbetstillfällen och med det ett tillskott av bruttoregionalproduktionen på ca en miljard kronor per år. Samtidigt görs bedömningen att bostadsbyggandet kommer att öka med i storleksordning 10 procent

vilket innebär ett nettotillskott på cirka 10 000 bostäder Västerås, Örebro och Karlstad. Järnvägen kommer även bidra till utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Genom att avlasta flyget kommer utsläppen av koldioxid minska med i cirka 45 000 ton per år. Till det ska adderas minskade utsläpp från bil- och lastbiltrafiken. Samtidigt innebär överflyttning av flygresenärer till tåg en så pass stark marknadspotential att givet Oslo - Sthlm 2.55 antaganden blir projektet, för att anlägga de nya stråken, även finansiellt lönsamt. Detta innebär att Oslo - Sthlm 2.55 har belägg för att projektet till stor del kan finansieras med privat kapital och därmed avlasta statens finanser. Ett flertal avsiktsförklaringar från marknadsaktörer intygar att Business Caset är intressant för marknaden.

DEN FINANSIELLA ANALYSEN AV PROJEKTET VISAR PÅ STOR POTENTIAL

Projektet för de nya bansträckningarna (40 miljarder investering) beräknas kunna stå på egna ben även utan investeringsbidrag om den vägda kapitalkostnaden (WACC) är maximalt 3,5%. Med rimliga antaganden omkring investeringsstöd från Norge, Sverige och EU beräknas projektets internränta (IRR) landa runt 5%, en nivå som anses kunna attrahera kapital. Diskonterade kassaflöden givet 50 års tidshorisont (6 år byggnation + 44 år koncession/drift) presenteras i bilden på nästa sida. Känslighetsanalysen påvisar att projektet skulle kunna förlora en femtedel av intäkterna och ändå vara lönsamt. Vidare finns det nyttor som inte analyserats ingående ännu vilka skulle kunna

bidra till ett ytterligare förstärkt lönsamhet. Grundantagandet är 90% lån och 10% eget kapital. Ett grundläggande villkor är dock att förstärkningarna på vissa befintliga sträckningar, i enlighet med Trafikverkets ÅVS, står klara samtidigt som de nya privat finansierade stråken.



EN UNIK MÖJLIGHET

Det bor 3,3 miljoner människor i stråket. Avståndet är kort. Mycket av befintligt infrastrukturen är tillräckligt bra. Det behövs inte höghastighetståg för att klara att konkurrera med flyget. 1,4 miljoner resor sker varje år mellan Arlanda och Gardermoen och bara 200,000 resor med tåget idag. Sammantaget finns det unikt stora möjligheter att få stora resandeökningar. Det är också grunden till att det finns möjligheter att inte bara finansiera utan också hitta intäkter för att betala för en bättre järnväg mellan huvudstäderna.

En bättre järnväg innebär väsentligt högre kapacitet för godstrafik och stora förbättringar för regional tågtrafik men det är det omfattande flygandet som skapar de starka ekonomiska förutsättningarna. Den Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som Trafikverket färdigställde i november är grunden för projektets förslag. Intresset för projektet både i Sverige och i Norge, bland offentliga och privata aktörer har ökat betydligt. Det finns nu stora möjlighet för ett samordnat agerande från Sverige, Norge, regioner och näringsliv för att åstadkomma förbindelsen.



Den svenska regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att söka dialog med den norska staten om möjligheten att påskynda arbetet med en snabbare förbindelse mellan huvudstäderna. Något som den norska regeringen också välkomnat. Nu finns en unik möjlighet att förverkliga den förbindelse som borde ha byggts för länge sedan.

BUSINESS CASE

OSLO-STHLM 2.55

Två huvudstäder i Skandinavien på ett avstånd av lite drygt 40 mil genom Sveriges befolkningsrikaste område. Ett stråk mellan två av Europas just nu snabbast växande städer, unikt sammanlänkade i handel, affärer och kultur. Det låter som en självklarhet att det skulle finnas bra infrastruktur för att möjliggöra resandet med sådana förutsättningar. Ändå är det inte så. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 har under ett par års tid jobbat med att bevisa att det är möjligt att skapa den förbindelse som rimligtvis borde ha byggts för länge sedan.



Idag bor det 3,3 miljoner människor i stråket mellan huvudstäderna. Avståndet är bara strax över 40 mil och en stor andel av befintlig infrastruktur är tillräckligt bra.



1,4 miljoner flygresor sker varje år mellan Arlanda och Gardermoen men bara 200,000 reser med tåget. Sammantaget finns det därmed stora möjligheter för tåget att ta marknadsandelar.



Dagens restid:
Över fem timmar



Morgondagens restid:
Under tre timmar



Projektförslaget är samhällsekonomiskt lönsamt med totala värderade nyttor som av Sweco uppskattas till 67 miljarder, enbart baserat på persontrafikens effekter.

Genom att avlasta flyget kommer utsläppen av koldioxid minska med i cirka 45 000 ton per år. Till det ska adderas minskade utsläpp från bil- och lastbilstrafiken.



Oslo-Sthlm 2.55 har, tillsammans med drygt 20 stora europeiska företag, arbetat för att hitta lösningar för att snabbare åstadkomma en bättre järnvägsförbindelse och identifiera de intäkter som gör att inte alla kostnader belastar staten. Ett upplägg som innebär att staten eller samhället i slutändan inte heller står ensam med hela risken.

Oslo-Sthlm 2.55 föreslår att regeringarna i Sverige och i Norge utser en samordnare som tillsammans med bolaget och de regionala aktörerna har ett tydligt mandat att utreda förutsättningarna för en snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

OSLO-STHLM 2.55